

L'arraisonnement en haute mer.

Intro :

depuis quand ça existe, par quel convention.

principe générale de l'arraisonnement

ne concerne pas les navires non-marchands ( navires de guerre) => de impossibilité d'arraisonnement ! Car atteinte à la souveraineté même d'un Etat.

En haute mer, sous quelles conditions est possible l'arraisonnement d'un navire et qu'elle en sont les conséquences?

## **I.** Un arraisonnement possible en haute mer...

### A. Distinction entre arraisonnement par l'Etat du pavillon du navire et par un Etat étranger

compétence.

Primauté des droits de l'Etat du pavillon

Ainsi un État pourra intervenir et exercer sa compétence de police à l'encontre d'un navire de commerce battant pavillon étranger.

Seuls les navires nationaux peuvent faire l'objet de mesures d'arraisonnement et de déroutement dans le cas où les soupçons seraient fondés( difficultés soulevées par les arraisonnements de navires étrangers durant la guerre d'Algérie 1954-1962).

5 hypothèses d'infraction peuvent permettre au navires de guerre d'intervenir :

- la piraterie
- transport d'esclaves
- l'émission non autorisées
- l'absence de nationalité
- fausse identité

### B. Les droits du navire suspect arraisonné.

L'intervention doit être menée avec « tous les égards possibles » ( art 110-2 CMB )

Il ne doit pas avoir d'actes de contraintes contre les navires étrangers.

Il ne doit pas y avoir d'accès à la contrainte contre des navires étrangers ( problème posé par les mesures de quarantaine prises par les États-Unis lors de la crise de Cuba en 1962).

**indemnisation ? Car si arraisonnement est une contrainte à la liberté en haute mer !**

## **II.** ... mais dans une procédure particulière.

## A. la procédure effectuée en vue de l'arraisonnement d'un navire suspect

### art 110 CMB

Les navires de guerres de tous pays ont tout d'abord un droit d'approche et peuvent procéder à une enquête de pavillon. Cela suppose bien entendu que le navire sera immobiliser afin de permettre la vérification des documents à bord.

Une loi française du 15 juillet 1994 précise les modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer ( décret d'application du 19 avril 1995 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer ).

Ainsi, des sommations afin que le navire suspect s'identifie et stoppe doivent être tout d'abord menées.

Si ce navire ne répond pas ou manifeste une résistance à la visite, le navire de guerre peut procéder à des tirs d'avertissement, consistant en des tirs de semonce en l'air, et ensuite à des tirs d'arrêt devant l'étrave du navire.

Un abordage est ensuite mené, avec prise de contrôle du navire. Dans le cas extrême, le navire de guerre français peut effectuer des tirs au but, sur autorisation du Premier ministre, après de nouvelles sommations. On exclu ici l'usage de projectile explosifs et on préconise l'usage de projectile perforant devant ainsi chercher à épargner le personnel servant du navire suspect. ( bien entendu, il est difficile d'effectuer un tir d'un projectile contre la coque du navire n'aboutissant pas à son sabordage)

### Le droit de poursuite ( hot pursuit) en cas de non-coopération du navire suspect

#### art 11 CMB

d'où elle commence et se termine, régime juridique, méthode employé.

## B. les effets de l'arraisonnement

où fini la saisie? Le navire? Combien de temps au port ? Peut-il être détruit?

Amende possible?

Dans le cas où un danger pour l'environnement ou la navigations serait grave, la navire peut être détruit ( exemple du Torry Canyon en 1967, bombardement ; affaire Société Nachfolger Navigation Company Limited, CE, 23 août 1987 ).